



(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 86102127.7

(51) Int. Cl.⁴: B 60 G 3/26
B 60 G 7/02

(22) Anmeldetag: 19.02.86

(30) Priorität: 28.02.85 DE 3507081

(71) Anmelder: BAYERISCHE MOTOREN WERKE
Aktiengesellschaft
Postfach 40 02 40 Petuelring 130
D-8000 München 40(DE)

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
03.09.86 Patentblatt 86/36

(72) Erfinder: Sautter, Wolfgang
Riesheimer Strasse 24
D-8032 Gräfelfing(DE)

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

(72) Erfinder: Strasser, Ludwig
Ulrichstrasse 4a
D-8017 Ebersberg(DE)

(72) Erfinder: Müller, Rudolf
Thomas-Schwarz-Strasse 43
D-8060 Dachau(DE)

(74) Vertreter: Dexheimer, Rolf
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft Postfach
40 02 40 Petuelring 130 - AJ-31
D-8000 München 40(DE)

(54) Hinterradaufhängung für Kraftfahrzeuge.

(57) Die Hinterradaufhängung für Kraftfahrzeuge umfaßt einen das Rad (1) lagernden Radträger (2'), einen mit dem Radträger (2') und dem Fahrzeugaufbau (8) verbundenen, etwa in Fahrzeuglängsrichtung (F) verlaufenden Längsarm (3') und mindestens zwei mit dem Radträger (2') verbundene Querlenker (4, 5), die in Draufsicht hintereinander angeordnet sind.

Während der Längsarm (3') direkt elastisch mit dem Fahrzeugaufbau (8) verbunden ist, sind die beiden Querlen-

ker (4, 5) mit ihren aufbauseitigen Enden an einem Hilfsrahmen (7') angelenkt, der seinerseits elastisch über Gummibuchsen (9) mit dem Fahrzeugaufbau (8) verbunden ist. Einseitig wirkende Längskräfte können elastisch in dem Lager (11') aufgenommen werden, ohne daß es zu einem merklichen Verdrehen des Hilfsrahmens (7') um eine Hochachse kommt, was zu unerwünschten Lenkbewegungen der beiden Räder (1) einer Achse führen würde.

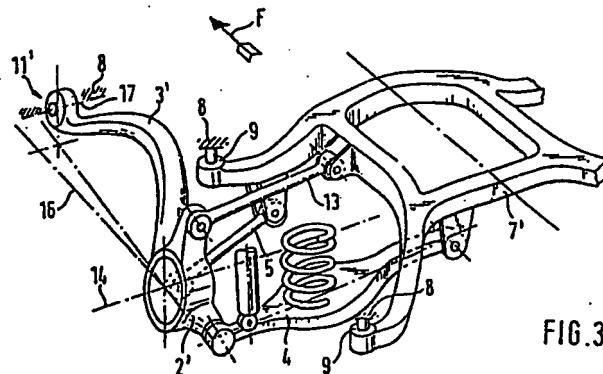


FIG.3

Hinterradaufhängung für Kraftfahrzeuge

Die Erfindung bezieht sich auf eine Hinterradaufhängung für Kraftfahrzeuge nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1, wie sie beispielsweise durch die DE-OS 20 38 880 bekannt geworden ist.

Sind bei solchen Radaufhängungen die aufbauseitigen Enden aller Lenker direkt am Fahrzeugaufbau angelenkt, so befriedigen solche Radaufhängungen insbesondere wegen der hohen Geräuschübertragung in die Fahrzeugkarosserie nicht.

Es sind daher schon ein Reihe von Achsen anderer Gattung bekannt, bei denen sämtliche dem Radträger eines Rades zugeordneten Lenker aufbauseitig an einem Hilfsrahmen angelenkt sind, der seinerseits wiederum elastisch an der Fahrzeugkarosserie abgestützt ist. Auf diese Weise lassen sich die Abrollgeräusche des Reifens, von den Gelenkwellen her röhrende Geräusche und ggf. auch vom Hinterachsgetriebe verursachte Geräusche gut von der Fahrzeugkarosserie fernhalten, so daß ein bezüglich des Geräuschverhaltens guter Komfort erreichbar ist. Ein wesentlicher Nachteil derartiger einen Hilfsrahmen aufweisenden Radaufhängungen besteht jedoch darin, daß einseitige Längskräfte auf den Hilfsrahmen ein Drehmoment um eine Hochachse ausüben, das wegen der elastischen Verbindung des Hilfsrahmens mit dem Fahrzeugaufbau zu einem Verdrehen des Hilfsrahmens um diese Hochachse führt. Hieraus resultieren unerwünschte Lenkbewegungen sowohl des

Rades, das der Längskraft unterworfen ist, als auch des anderen Rades dieser Achse, das ebenfalls mit all seinen Lenkern allein mit dem Hilfsrahmen verbunden ist.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine
5 Hinterradaufhängung der vorausgesetzten Gattung zu schaffen, die einerseits eine gute Geräuschisollerung zum Fahrzeugaufbau hin gestattet und andererseits insbesondere bei auf nur ein Rad einer Achse wirkenden Längskräften unerwünschte Lenkbewegungen dieses und/oder des anderen Rades einer Achse weitgehend vermeidet.
10

Diese Aufgabe wird bei einer Hinterradaufhängung der vorausgesetzten Bauart dadurch gelöst, daß die Querlenker mit ihren aufbauseitigen Enden an einem Hilfsrahmen angelenkt sind, der elastisch mit dem Fahrzeugaufbau verbunden ist, während der
15 Längsarm direkt elastisch am Fahrzeugaufbau angelenkt ist.

Dank dieser Maßnahmen werden Längskräfte weitgehend allein vom Radträger über den Längsarm in den Fahrzeugaufbau eingeleitet. Die aufbauseitige Anlenkung des Längsarmes kann in Fahrzeuglängsrichtung verhältnismäßig weich gewählt werden. Längsstöße auf das Rad werden daher gut gedämpft, so daß die daraus resultierenden Geräusche nurmehr stark vermindert in den Fahrzeugaufbau übertragen werden. Außerdem ist die Struktur des Fahrzeugaufbaus an dieser Stelle in der Regel sehr stabil ausgebildet. Einseitig wirkende Längskräfte bewirken in den quer zur Fahrrichtung verlaufenden Querlenkern kaum nennenswerte, vor allem nicht gegensinnige Kräfte. Sie werden bei einer Längsverlagerung des Radträgers (im Rahmen der Elastizität des aufbauseitigen Lagers des Längsarms) lediglich parallelogrammartig verschwenkt. Dabei wird keine Lenkbewegung auf das Rad ausgeübt. Da auch der Hilfsrahmen bei Längskräften allenfalls geringen zusätzlichen seitlichen Kräften ausgesetzt wird, führt er trotz seiner elasti-
20
25
30

schen Verbindung mit dem Fahrzeugaufbau keine Dreh-Bewegungen aus, so daß auch hieraus keine unerwünschten Lenkbewegungen resultieren können. Trotzdem können die Querlenker so relativ zum Radträger positioniert werden - etwa durch eine gewisse Pfeilung in Draufsicht oder durch eine bestimmte Abstimmung ihrer Längen -, daß gewünschte geringe Lenkbewegungen in Richtung Vorspur oder Nachspur bei Längs- und Seitenkräften erzielbar sind. Diese geringen Lenkbewegungen sind jedoch gut beherrschbar und werden nicht von unerwünscht hohen zusätzlichen Lenkbewegungen überlagert.

Die Erfindung und weitere vorteilhafte Einzelheiten der Erfindung sind im folgenden anhand mehrerer in der Zeichnung dargestellter Ausführungsbeispiele näher erläutert. Es zeigen

Fig. 1 eine stark schematisierte Seitenansicht eines ersten
15 Ausführungsbeispiels der neuen Hinterradaufhängung;

Fig. 2 eine schematisierte Draufsicht auf die
Hinterradaufhängung nach Fig. 1;

Fig. 3 eine perspektivische Darstellung eines weiteren
20 Ausführungsbeispiels der neuen Hinterradaufhängung
und

Fig. 4 eine schematisierte Teil-Draufsicht der Radaufhängung
nach Fig. 3.

Bei der Hinterradaufhängung nach den Fig. 1 und 2 ist mit 1 das Rad bezeichnet, das auf einem lediglich angedeuteten Radträger 2 gelagert ist. Der Längsarm 3 ist bei diesem Ausführungsbeispiel nicht direkt mit dem Radträger 2 gelenkig verbunden, sondern mittelbar in der Weise, daß dieser Längsarm 3 gelenkig an dem hinteren Querlenker 4 angreift, der seinerseits gelenkig mit dem Radträger 2 verbunden ist. An dem Radträger 2 greift ferner ein weiterer in Draufsicht vor dem Querlenker 4 liegender Querlenker

5 an. Der vordere Querlenker 5 ist bei diesem Ausführungsbeispiel mit dem Längsarm über ein spezielles Verbindlugsager 6 gekopelt, daß etwa horizontale Relativverschlebungen zwischen dem Querlenker 5 und dem Längsarm 3 zuläßt, in etwa vertikaler Richtung jedoch den Querlenker 5 und den Längsarm 3 gegeneinander abstützt. Auf diese Weise läßt sich ein ideeller, höher und weiter entfernt gelegener Anlenkpunkt für den Längsarm 3 erreichen, was im Zusammenhang mit der vorliegenden Erfindung jedoch nicht näher erläutert werden soll.

10 Wie insbesondere in Fig. 2 ersichtlich, sind die Querlenker 4 und 5 mit ihren aufbauseitigen Enden an einem Hilfsrahmen 7 angelehnt, der elastisch mit dem Fahrzeugaufbau 8 verbunden ist. Der Längsarm 3 ist dagegen direkt elastisch am Fahrzeugaufbau 8 angelenkt. Der Hilfsrahmen 7 ist über Gummibuchsen 9 in bekannter Weise elastisch mit dem Fahrzeugaufbau 8 verbunden. Die die Gummibuchsen 9 durchsetzenden Befestigungsschrauben 10 sind bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel vertikal angeordnet. Sie könnten ebenso geneigt sein und damit auch die Gummibuchsen 9 in einer gewünschten Richtung geneigt festlegen, um dem Hilfsrahmen bei auftretenden Kräften eine ganz gezielte und gewünschte Verlagerung vorzugeben. Durch die angedeutete Feder am aufbauseitigen Lager 11 des Längsarms 3 soll veranschaulicht werden, daß dieses Lager in Fahrzeuglängsrichtung F verhältnismäßig nachgiebig ist. Längsstöße, die auf das Rad einwirken, werden überwiegend durch den Längsarm 3 über das in Längsrichtung welche Lager 11 in den Fahrzeugaufbau 8 eingeleitet, ohne daß hierbei den Komfort beeinträchtigende Geräusche auf die Karosserie übertragen würden. Da die Längskräfte überwiegend durch den Längsarm 3 aufgenommen werden, werden auf die Querlenker 4 und 5 nur kleinere Kräfte übertragen, die den elastisch mit dem Fahrzeugaufbau 8 verbundenen Hilfsrahmen 7 in seiner Sollage nur wenig beeinflussen, jedoch kaum verdrehen.

Die beiden radträgerseitigen Gelenke der beiden Querlenker 4 und 5 haben in Draufsicht einen geringeren Längsabstand voneinander als die beiden am Hilfsrahmen 7 vorgesehenen Gelenke dieser Querlenker. Die Querlenker sind unter dem sogenannten Pfeilungswinkel α zueinander geneigt.

Wenn nachfolgend anhand des insbesondere in Fig. 2 ersichtlichen Ausführungsbeispiels trotzdem - zur Verdeutlichung übertrieben dargestellt - Lenkbewegungen des Rades 1 und kleine Verschiebewegungen des Hilfsrahmens 7 erläutert werden, so handelt es sich um ganz gezielte und erwünschte Lenkbewegungen bzw. Verlagerungen.

Beim Auftreten einer Bremskraft B1 kann das Rad 1 um eine gewisse Wegstrecke nach hinten ausweichen. Unter anderem auch wegen des Pfeilungswinkels α , der einen weit außerhalb des Rades liegenden momentanen Drehpol ergibt, wird sich der Radträger 2 und damit das Rad 1 in der in der Zeichnung ersichtlichen (zur Verdeutlichung in strichlierten Linien übertrieben dargestellten) Weise um den gewünschten Vorspurwinkel λ verdrehen. Die Bremskraft B1 wird in einer zumindest annähernd gleichen Größe als Kraft B2 auf das äußere Gelenk 12 des hinteren Querlenkers 4 übertragen und erzeugt an dessen innerem Gelenk 13 eine Reaktionskraft R. Diese Reaktionskraft verlagert wiederum - in einem gewünschten Ausmaß - den Hilfsrahmen 7 etwas nach vorne, was das erwünschte Bewegen des Rades 1 in Vorspur noch unterstützt. Werden auf die Radaufhängung nicht Bremskräfte sondern Antriebskräfte ausgeübt, so erfolgt die Verlagerung des Rades 1 bzw. des Hilfsrahmens in der umgekehrten Richtung.

Wie man erkennt, kann man dank der direkten elastischen Anlenkung des Längsarms 3 am Fahrzeugaufbau 8 in Verbindung mit der Anlenkung der beiden Querlenker 4 und 5 an dem seinerseits elastisch mit dem Fahrzeugaufbau verbundenen Hilfsrahmen 7 die

eingangs erläuterten unerwünschten Lenkbewegungen des Hilfsrahmens 7 eliminieren, andererseits aber ganz gezielte elastokinetische Verlagerungen des Hilfsrahmens und damit auch des Rades jeweils im richtigen Sinn vorgeben.

5 Das Gelenk 11 am aufbauseligen Ende des Längsarmes 3 kann ein in Längsrichtung nachgiebiges Gummigelenk sein. Ferner können (in der Zeichnung nicht dargestellt) die zwei Querlenker im oberen Bereich des Radträgers und einer dritter Querlenker an dessen unterem Bereich angelenkt sein.

10 Bei den in der Zeichnung dargestellten Ausführungsformen sind die zwei Querlenker 4 und 5 im unteren Bereich des Radträgers 2 angelenkt und ein dritter Querlenker 13 ist in dessen oberem Bereich angelenkt.

15 Bei dem in den Fig. 3 und 4 dargestellten Ausführungsbeispiel gehen der Längsarm 3' und der Radträger 2' einstückig ineinander über. Dabei muß dann das aufbauselige Lager 11' des Längsarms 3' nicht nur in Längsrichtung nachgiebig sein, sondern auch eine Querverlagerung des aufbauseligen Endes des Längsarms 3' zulassen. Dieses Lager 11' sollte jedoch in etwa vertikaler Richtung 20 verhältnismäßig hart ausgebildet sein.

Es ist besonders günstig, wenn - wie aus den Fig. 2 und 4 ersichtlich - die Querlenker 4 und 5 in Draufsicht etwa in gleichen Abständen vor und hinter der Radachse 14 angeordnet sind. Auf das Rad einwirkende Querkräfte werden dann etwa gleichmäßig auf 25 die beiden Querlenker 4 und 5 und den Hilfsrahmen 7 bzw. 7' verteilt, so daß dieser Hilfsrahmen weitgehend nur translatorische Querbewegungen durchführt. Größere Vorspuränderungen treten dabei nicht auf, allenfalls kleinere, aber wiederum nur solche in einer definierten und gewünschten Richtung.

Bei dem Ausführungsbeispiel nach den Fig. 3 und 4 ist das aufbau-
seitige Ende 15 des Längsarms 3' zur Radmittenebene 16 hin abge-
bogen, so daß das an diesem Ende 15 vorgesehene Lager 11'
zumindest annähernd in der Radmittenebene 16 liegt. Auf diese

5 Weise erzeugen am Rad 1 angreifende Längskräfte nahezu kein
Moment auf den Längsarm 3' um eine Hochachse. Sie werden daher
nahezu ausschließlich von dem Längsarm 3' aufgenommen und allein
über das Lager 11' in den Fahrzeugaufbau 8 eingeleitet.

10 Wird das Lager 11' geringfügig von der Radmittenebene nach innen
versetzt, so ist zweckmäßig die Achse 17, längs der sich das
aufbausitzige Ende 15 des Längsarms 3' quer verlagern kann, in
Draufsicht so gegen eine Querebene geneigt, daß sich die bei
auftretenden Längskräften am Längsarm 3' entstehende Reak-
tionskraft K mit der Längskraft L zwischen den Achsen der beiden
15 Querlenker 4 und 5 schneidet (Fig. 4). Dank dieser Maßnahme
werden auf die beiden Querlenker 4 und 5 etwa gleichgroße Quer-
kräfte ausgeübt und es kommt kaum zu Verdrehungen des Hilfsrah-
mens 7' um eine Hochachse.

20 Das aufbausitzige Lager 11' des Längsarmes 3' kann durch ein in
Querverlagerungsrichtung weiches gummielastisches Lager gebildet
sein. Es wäre auch möglich, dieses Lager durch ein gummielasti-
sches Lager zu realisieren, das in Querverlagerungsrichtung in
einer Gleitführung verschiebbar ist.

Patentansprüche

1. Hinterradaufhängung für Kraftfahrzeuge, insbesondere für angetriebene Hinterräder, mit einem das Rad lagernden Radträger, einem mit dem Radträger und dem Fahrzeugaufbau verbundenen, etwa in Fahrzeuglängsrichtung verlaufenden Längsarm, sowie mindestens zwei mit dem Radträger und dem Fahrzeugaufbau verbundenen und in Draufsicht hintereinander angeordneten Querlenkern, dadurch gekennzeichnet, daß die Querlenker (4, 5) mit deren aufbauseitigen Enden an einem Hilfsrahmen (7, 7') angelenkt sind, der elastisch mit dem Fahrzeugaufbau (8) verbunden ist, während der Längsarm (3, 3') direkt elastisch am Fahrzeugaufbau (8) angelenkt ist.
2. Hinterradaufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Gelenk (11) am aufbauseitigen Ende des Längsarmes (3) ein in Längsrichtung nachgiebiges Gummigelenk ist.
3. Hinterradaufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die zwei Querlenker im oberen Bereich des Radträgers und ein dritter Querlenker an dessen unterem Bereich angelenkt sind.
4. Hinterradaufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die zwei Querlenker (4, 5) im unteren Bereich des Radträgers (2, 2') und ein dritter Querlenker (13) an dessen oberen Bereich angelenkt sind.

5. Hinterradaufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Querlenker (4, 5) in Draufsicht etwa in gleichen Abständen vor und hinter der Radachse (14) angeordnet sind.
- 5 6. Hinterradaufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Längsarm (3') und der Radträger (2') einstückig ineinander übergehen.
7. Hinterradaufhängung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Gelenk (Lager 11') am aufbauseitigen Ende des Längsarmes (3') eine Querverlagerung dieses Endes zuläßt.
- 10 8. Hinterradaufhängung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß das aufbauseitige Ende (15) des Längsarmes (3') zur Radmittenebene (16) hin abgebogen ist und das an diesem Ende vorgesehene Gelenk (Lager 11') etwa in der Radmittenebene (16) liegt.
- 15 9. Hinterradaufhängung nach Anspruch 2 und Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Achse (17), längs der sich das aufbauseitige Gelenk des Längsarms (3') quer verlagern kann, in Draufsicht so gegen eine Querebene geneigt ist, daß sich die bei auftretenden Längskräften am Längsarm (3') entstehende Reaktionskraft (K) mit der Längskraft (L) zwischen den Achsen der beiden Querlenker (4, 5) und in Längsrichtung zwischen den Lagern (9) des Hilfsrahmens (7') schneidet.
- 20 25 10. Hinterradaufhängung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß das aufbauseitige Lager (11') des Längsarmes (3') durch ein in Querverlagerungsrichtung weiches gummielastisches Lager gebildet ist.

11. Hinterradaufhängung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß das aufbauseitige Lager des Längsarmes durch ein gummielastisches Lager gebildet ist, das in Querverlagerungsrichtung in einer Gleitführung verschleißbar ist.

- 5 12. Hinterradaufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden radträgerseitigen Gelenke der beiden Querlenker (4, 5) in Draufsicht einen geringeren Abstand voneinander haben als deren beide am Hilfsrahmen (7) vorgesehenen Gelenke.

1/2

FIG.1

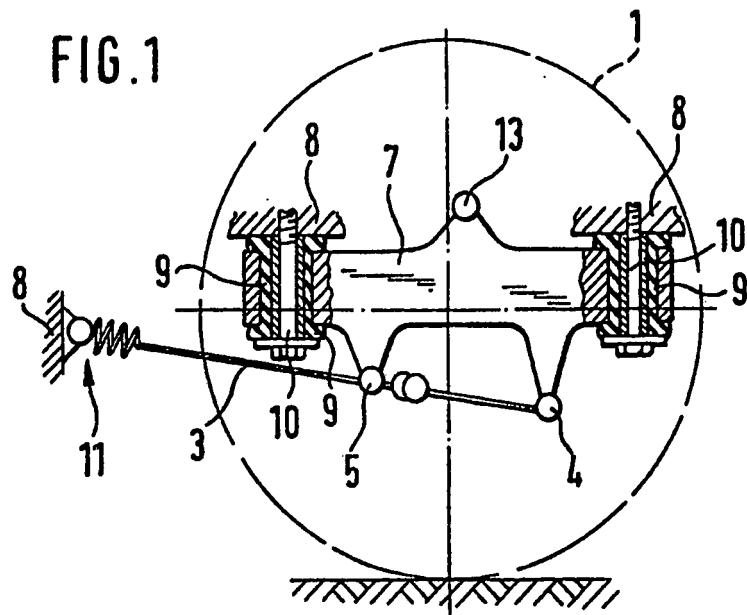
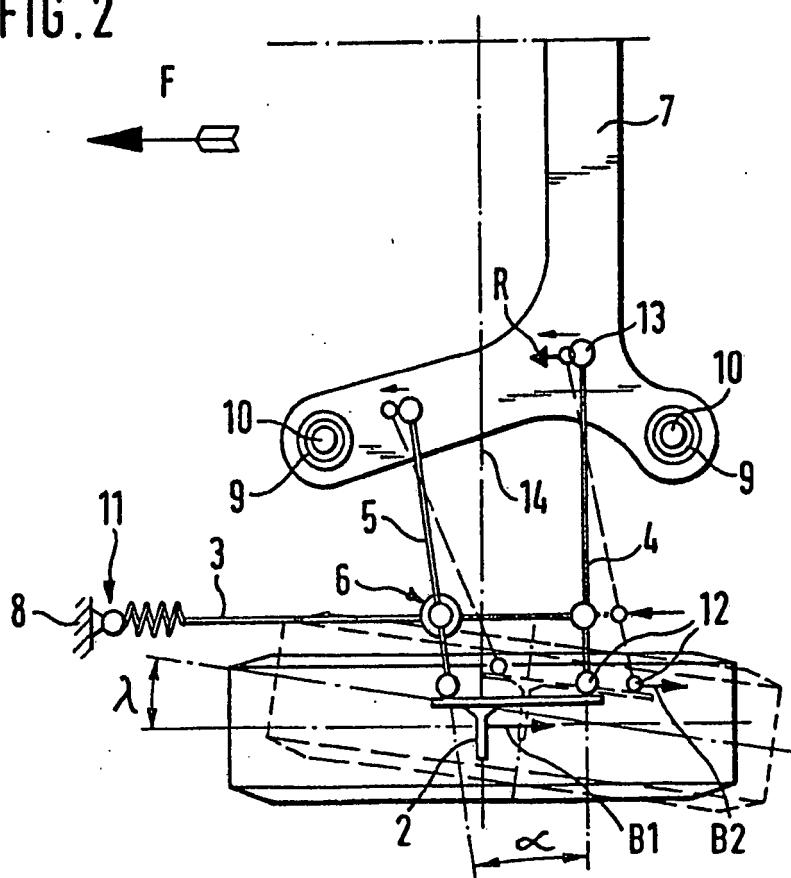


FIG. 2



2/2

FIG. 3

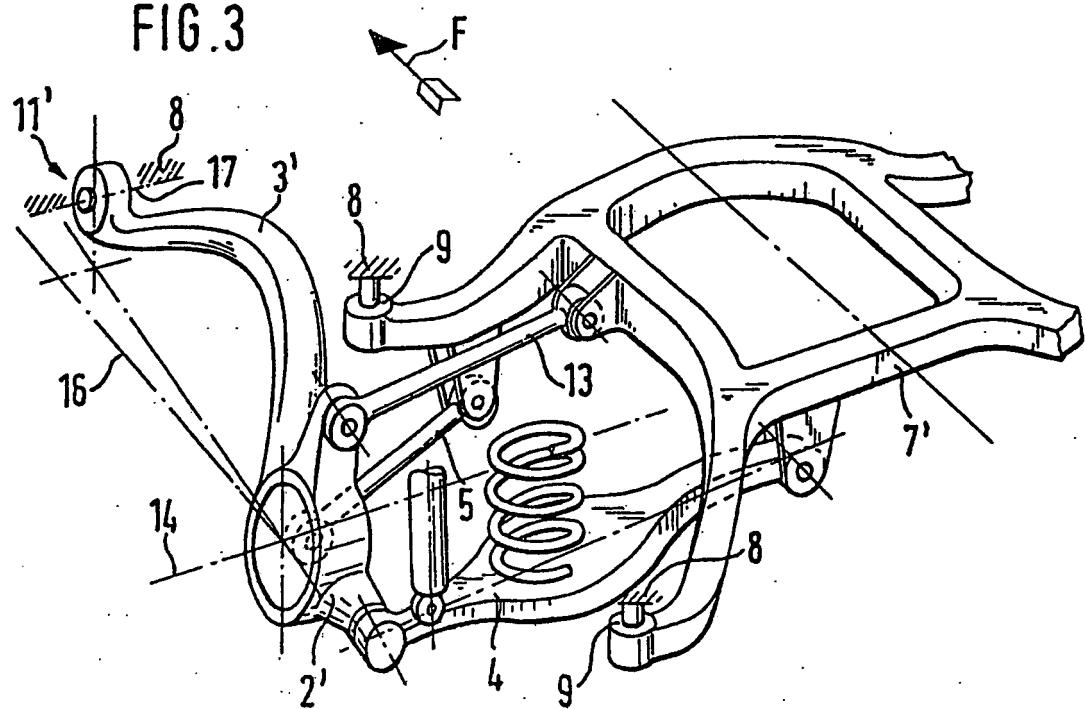


FIG. 4

